

Aceleração e Deslocamentos Urbanos no Amazonas Contemporâneo: O Regime da Automobilidade em Manaus

Acceleration and Urban Displacements in the Contemporary Amazonas: Automobility Regime in Manaus

José Exequiel Basini Rodriguez

Doutor em Antropologia Social pela Universidade Federal do Rio Grande do Sul
Professor da Universidade Federal do Amazonas
E-mail: lupusesteparium@gmail.com

Rafael Carletti Marcolino da Silva

Mestre em Ciências de Florestas Tropicais pelo Instituto Nacional de Pesquisas Amazônicas
graduado em Ciências Sociais da Universidade Federal do Amazonas
Membro do Laboratório Pan-amazônico da Amazonas
E-mail: rafamarcolino@hotmail.com

Endereço: José Exequiel Basini Rodriguez

Endereço: Endereço: Av. Gal. Rodrigo Octávio
Jordão Ramos 6200. Bairro Coroado. CEP: 69.099-
000, Manaus/AM, Brasil.

Endereço: Rafael Carletti Marcolino da Silva

Endereço: Endereço: Av. Gal. Rodrigo Octávio
Jordão Ramos 6200. Bairro Coroado. CEP: 69.099-
000, Manaus/AM, Brasil.

Editor Científico: Tonny Kerley de Alencar Rodrigues

Artigo recebido em 28/02/2016. Última versão
recebida em 17/03/2016. Aprovado em 18/03/2016.

Avaliado pelo sistema Triple Review: a) Desk Review
pelo Editor-Chefe; e b) Double Blind Review
(avaliação cega por dois avaliadores da área).

Revisão: Gramatical, Normativa e de Formatação

Apoio e financiamento: Departamento de Apoio a Pesquisa / Universidade Federal do Amazonas.

RESUMO

Manaus é uma das típicas metrópoles brasileiras, aonde a ideia de progresso chegou antes mesmo que se pudesse pensar, absorver e incorporar o antigo, o tradicional. A cidade que luta para recuperar seu centro histórico é, ao mesmo tempo, um canteiro de obras faraônicas, aliando aquilo que há de mais moderno na engenharia contemporânea. Não há tempo para se pensar o crescimento e desenvolvimento da cidade de forma planejada, em que os entraves do passado sejam resolvidos e as demandas do presente sejam pensadas, também, com o olhar no futuro. A pressão sobre a territorialidade não é apenas demográfica, ou seja, baseada no crescimento da população, mas há uma série de eventos, como a especulação imobiliária, por exemplo, que acarretam uma nova configuração socioespacial, ocasionando uma fragmentação do tecido urbano. Nesse sentido, pensar uma cidade moderna é levar em consideração, também, questões relacionadas aos meios de transporte, à mobilidade humana e a implicação desses fatores sobre o trânsito da cidade, levando em consideração questões extremamente importantes para os deslocamentos como acessibilidade e mobilidade humana.

Palavras-chave: Configuração Socioespacial. Trânsito. Mobilidade Humana. Manaus.

ABSTRACT

Manaus is a typical Brazilian metropolis where the idea of progress came before it could think, absorb and incorporate the ancient, the traditional. The city that struggles to recover its historic center is, at the same time, a pharaonic buildingsite, combining the most modern in contemporary engineering. There is no time to think about the growth and development of the city in a planned manner, in which the barriers of the past are resolved and the present demands could be thought, also looking to the future. Pressure on territoriality is not only demographic, that means, based on population growth, but there are a number of events, such as land speculation, for example, which results in a new socio-spatial configuration, leading to a fragmentation of the urban plot. In this sense, thinking a modern city is to consider also issues related to transportation, human mobility and the implications of these factors on the city traffic, taking into account extremely important issues for displacement such as accessibility and human mobility.

Keywords: Social-Spatial Configuration. Traffic. Human Mobility. Manaus.

1 INTRODUÇÃO

Rios, rodovias, ferrovias, unidades de conservação, reservas extrativistas, novas unidades municipais, grandes projetos econômicos e de infraestrutura, sistemas portuários modernos. Esses e outros elementos têm caracterizado a densidade e diversidade socioterritorial do espaço amazônico nos últimos tempos, definindo aquilo que Becker (2001) denominou de malha técnico-política e de malha socioambiental da Amazônia. Essas malhas, sobrepostas nas últimas décadas, têm sido responsáveis, também, por uma dinâmica de diferenciação intrarregional crescente que repercute no processo de urbanização em curso, e na definição e configuração de espaços metropolitanos que estão diretamente associados aos perfis sub-regionais dos quais fazem parte (SANTOS, 2012). Trata-se de uma tendência que acompanha processos que vêm se apresentando para o Brasil como um todo, em cujo contexto territorial emerge uma realidade urbana e metropolitana que é complexa e dinâmica. Essa realidade apresenta-se como fenômeno socioespacial relativamente recente, embora tornando mais intenso os problemas estruturais presentes na urbanização brasileira (SANTOS, 2012).

O processo de urbanização da Amazônia brasileira remonta à década de 60, e está em consonância com a adoção de uma política nacional que começava a sentir os reflexos do desenvolvimento industrial e substituição de uma economia agrícola e rural, pelo modo de vida urbano-industrial. A partir dos anos 60, as diversas formas prevalentes de urbanização da fronteira na Amazônia são resultado de estratégias específicas de sucessivos governos brasileiros, sobretudo durante o regime militar, os quais optaram pela criação de agências aliadas ao interesse de setores privados, para estabelecer autoridade política e promover atividades econômicas lucrativas, o que acabou por levar a região a um padrão de urbanização altamente irregular no que diz respeito à geografia humana (BROWDER; GODFREY, 2006).

Segundo Souza e Leite (2012), o processo de urbanização verificado no Brasil neste período é causa e consequência do desenvolvimento da indústria automobilística no país. Ao mesmo tempo em que este setor da economia absorvia boa parte da mão de obra emigrante do campo, ampliando o mercado de trabalho, a expansão das cidades acabou por justificar os investimentos na construção de pontes, viadutos, ruas, rodovias e conjuntos habitacionais distantes da área central, infraestrutura necessária para promover a expansão do mercado consumidor dos produtos destas indústrias.

No caso específico de Manaus, os mesmos autores salientam que, a partir da década de 1970, teve início a implantação de um pólo econômico incentivado em Manaus, a Zona Franca de Manaus. Como consequência disso, a cidade passou a registrar elevados índices de

expansão territorial e crescimento demográfico, com forte impacto sobre o tecido urbano. Durante a implementação deste projeto, muitos bairros foram formados sem planejamento, trazendo à cidade vários problemas relacionados à mobilidade e acessibilidade de sua população.

Com o acelerado crescimento demográfico, a cidade sofreu ampliação espacial e o processo de ocupação foi seguindo a morfologia do terreno: áreas mais centrais e mais bem dotadas de equipamentos urbanos foram ocupadas, preferencialmente, por população de melhor poder aquisitivo, ao mesmo tempo em que confinavam as populações mais carentes na periferia da grande cidade. A descentralização alterou os custos dos transportes e o tempo gasto com as viagens urbanas, além de contribuir para o aumento dos acidentes de trânsito. Boa parte dos problemas de trânsito vivenciados atualmente na cidade é decorrente de um longo período de acelerado crescimento urbano sem que se pensasse na expansão e na qualidade da malha viária. Pode-se afirmar que a cidade apresenta uma estrutura viária inadequada para seu porte: reduzido número de vias expressas e as vias de acesso local são, na maioria, estreitas, tortuosas e de difícil uso para o desvio de fluxo em trechos congestionados (SOUZA, 2009). Não obstante, o transporte público não tem conseguido atender à demanda da população com qualidade adequada, além de os investimentos públicos feitos na expansão e adequação do sistema viário não serem suficientes para resolver os problemas de fluidez no trânsito, cada vez mais comuns na cidade. Como consequência disso, percebe-se um aumento gradual no número de veículos particulares utilizados para os deslocamentos na cidade, e na mesma proporção do tempo gasto para realizar tais deslocamentos (LEITE; SOUZA, 2012).

2 METODOLOGIA

As principais temáticas analisadas e discutidas neste trabalho buscaram a compreensão em relação às questões que fazem parte de um debate ligado à Antropologia e ao urbanismo, sobretudo dentro de uma escala maior que é o estudo da socioespacialidade e de uma de suas vertentes, a mobilidade humana. Partiu-se da hipótese de que o Brasil, ao iniciar seu processo de urbanização e absorção de mão-de-obra para servir às indústrias, sobretudo a automobilística, optou por um projeto de desenvolvimento pautado no investimento de grandes centros urbanos como provedores de infraestrutura e material humano para dois projetos: 1) a ocupação de vazios demográficos, como a região amazônica, por exemplo; 2) e para a expansão do capitalismo no país, que ocorrera de forma tardia. No caso específico de Manaus, essa política expansionista fica evidente ao olharmos a configuração sociespacial da

cidade nos dias atuais, bem como ao fazer o resgate histórico que deu origem a esse processo. Mesmo com tantas evidências, decidimos verificar se, de fato, a mobilidade humana em Manaus e sua configuração socioespacial são consequências de uma política nacionalista surgida na década de 60. Para realizar o estudo, foi proposto, entre outras metodologias, o uso do trabalho de campo. Privilegiamos uma abordagem etnográfica que dessa conta dos dados produzidos *in situ* e a problematização a partir de opções teóricas, vinculadas ao assunto em questão. Este trabalho etnográfico consistiu de entrevistas e observações *in loco*, o que conferiu à pesquisa um caráter qualitativo. Os dados obtidos através desta metodologia foram interpretados por meio da análise do material oriundo das entrevistas, das observações e da consulta à bibliografia. Para melhor construção de uma teoria, o relato e a descrição foram essenciais para pontuar características singulares de cada âmbito da pesquisa. No que diz respeito à compreensão da configuração socioespacial da cidade, foram utilizados dados secundários como consulta a imagens ou fotos que traçassem um paralelo entre ontem e hoje.

3 RESULTADOS E DISCUSSÃO

3.1 História e socioespacialidade

Manaus não fugiu à regra no que diz respeito a sua configuração sócio-espacial. Pelo contrário, pode-se dizer que Manaus representa o ápice de uma política que buscou aliar, ao mesmo tempo, desenvolvimento econômico, expansão territorial e a criação de grandes centros urbanos.

Muito embora a urbanização da cidade de Manaus tenha começado a partir do século XVII, durante o período colonial e após a fundação de Belém e das vilas missionárias (BROWDER; GODFREY, 2006), foi durante o regime militar e sua política nacionalista de ocupação dos chamados vazios demográficos, em cuja ideia vinha embutida a noção de criação de grandes metrópoles, juntamente com a instalação da Zona Franca de Manaus - ZFM, em 1967, que a cidade começou a receber um contingente altíssimo de migrantes e passou a crescer de forma totalmente desordenada. Como relatam Melo e Pinto (2003), enquanto a taxa de fluxos migratórios por Estado, de pessoas que deixam seus lugares de origem com destino às cidades em todo país é de aproximadamente 50%, no Amazonas esse número chega a 93%. Boa parte dessas pessoas deixa a zona rural ou cidades pequenas e migram para Manaus em busca de alternativas ou oportunidades que não encontram em seus lugares de origem.

Durante o processo de implantação da ZFM, muitos bairros foram criados especificamente para atender à população de trabalhadores que serviriam de mão-de-obra ao Distrito Industrial. Como o Distrito foi instalado na extremidade da zona leste da cidade, ficando longe de bairros já povoados na zona norte e zona oeste, além do centro da cidade, este pode ter sido o início de uma política pública que não levou em conta o planejamento a longo prazo da cidade, mas, sim, a preocupação em atender às demandas econômicas externas exigidas naquele momento (SANTOS, 2002).

É importante, ao analisarmos o processo de formação da cidade a partir do recorte histórico que nos propusemos a fazer (desde a década de 60), perceber que vários fatores contribuíram para que Manaus se desenvolvesse dessa maneira. Fazendo isso, não correremos o risco de cairmos no determinismo econômico, como fator gerador, de todas as peculiaridades imbricadas nesse processo. Porém, é impossível eximir esse fator ao fazermos uma análise que seja mais abrangente, sobretudo no Estado do Amazonas, cuja condição socioeconômica é altamente dependente da ZFM (HARVEY, 2001). O fato, nesse caso, de o sistema econômico privilegiar uma cidade em relação a outras é um elemento negativo para o desenvolvimento da sociedade, segundo Lefebvre (1991). A proposta de industrialização de Manaus tinha como prioridade privilegiar a cidade para o capital, em detrimento da promessa de se instalar um verdadeiro sistema urbano, que gerasse certa divisão técnica, social e política do trabalho realizado. Na realidade, o que predominou foi o poder centralizador do Estado sobre uma cidade, sem que estivesse incutido nesse processo o desenvolvimento humano de seus habitantes (LEFEBVRE, 1991; SILVA, 2009).

Silva (2009) aponta que foi em 1965, quando a cidade contava com aproximadamente 200.00 habitantes que as chamadas “invasões” começaram na cidade, sendo que o bairro da Compensa foi uma das primeiras a ocorrer. Ainda segundo a autora, foi no período entre 1980 e 1990 que o processo de invasão intensificou-se, sobretudo nas zonas leste e norte. Tal fenômeno ocorreu de maneira mais significativa às margens dos igarapés dessas duas regiões, o que contribuiu, sobremaneira, para a degradação ambiental desses cursos d’água na cidade.

A dinâmica do crescimento da cidade representou exatamente a lógica dialética do crescimento econômico. À medida que “a novidade” de um modelo que seria capaz de trazer desenvolvimento a uma região historicamente “atrasada” ia se espalhando, junto com ela vinham chegando pessoas dispostas a toda sorte de oportunidades. Por isso, ao mesmo tempo em que o pólo industrial ia crescendo e trazendo para Manaus mais indústrias, ia aumentando, também, o número de trabalhadores vindos de todos os cantos do Estado e do Brasil em busca da melhores condições de vida. Com a instalação da ZFM, a cidade tinha como objetivo a

absorção de mão-de-obra barata e pouco qualificada, logo, era de se esperar que a remuneração desses trabalhadores fosse digna ao que o capital achava justo em pagar. Sem poder morar nos bairros já povoados e com infra-estrutura mais adequada por conta da baixa renda, a opção era procurar lugares mais baratos e, conseqüentemente, mais afastados do centro e do local de trabalho. Aliado a isso, soma-se a falta de planejamento e o investimento em políticas públicas adequadas voltadas a atender a uma população crescente e carente de recursos que garantam a acessibilidade e mobilidade urbana.

Silva (2009) relata que na década de 90 houve um investimento maciço na cidade por parte de grandes construtoras do país, “através de aprovações negociadas ou clandestinas”, que provocou a verticalização em áreas nobres da cidade, as quais romperam com a característica da horizontalidade na ocupação do solo. Nesse mesmo contexto, Bartoli (2011) argumenta em seu trabalho que:

“Na cidade de Manaus, fica claro que há infra-estrutura privilegiada para o vetor central e o recente eixo para a zona Oeste (acesso à Ponta Negra/Tarumã), ainda mais se comparado às demais áreas da cidade menos valorizadas, que sofrem com vias em péssimas condições de acesso aos bairros populares” (BARTOLI, 2011).

Wacquant (2006) trabalha com a ideia da estigmatização de alguns grupos urbanos dentro do contexto das cidades modernas. Diz o autor que existe uma “mácula localizada tradicionalmente ligada à pobreza e a pertença étnica”, que vincula as pessoas desses grupos um estigma de que “elas representam todos os males e perigos que doravante afligem a sociedade dualizada”. Isso nos remete a refletir sobre os processos de invasões descritos acima e aos investimentos públicos destinados às áreas nobres da cidade. O processo observado hoje de ocupação e loteamento na zona oeste de Manaus, especificamente na Ponta Negra e Tarumã, também pode se configurar como processo de invasão, já que, muitas vezes há histórico de irregularidades e disputa dos agentes fundiários por grandes lotes e glebas disponíveis que propiciam condições para implantação dos loteamentos fechados (BARTOLI, 2011). Mas tais loteamentos, por estarem localizados em uma área que “enseja um padrão diferenciado na configuração das áreas periféricas das cidades”, não traz consigo todo estigma negativo que o termo invasão induz.

Dessa maneira, se configurou a cidade de Manaus. Com vários enclaves infra-estruturais, e refém de um modelo de desenvolvimento que não prioriza o bem estar dos seus cidadãos, mas, sim, o crescimento desenfreado e sem planejamento a qualquer custo, mesmo

que isso traga impactos irreversíveis na “beleza cênica” da cidade, ou, em uma visão mais pessimista, mesmo que isso seja preponderante para tornar pior a vida de seus habitantes.

3.2 O ir e vir e a modernidade: a questão do trânsito

No início do século XX, Park (1987), ao estudar o fenômeno urbano das cidades norte-americanas, falava das possibilidades que o ambiente citadino oferecia aos indivíduos de poderem trafegar livremente nos diferentes mosaicos criados nas cidades. Esse trafegar, dizia o autor, referia-se à liberdade, à independência e à individualidade que, agora, os cidadãos dispunham num ambiente extremamente eclético, diversificado e impessoal, como as cidades. Esse modo de ver a circulação das pessoas nas cidades estava mais relacionado ao caráter subjetivo das relações pessoais que, segundo o autor, naquele momento, estavam se fragmentando devido à quebra das relações tradicionais, em detrimento da conquista de certa liberdade de escolhas sobre o que fazer, por onde ir.

Hoje, percebe-se que a circulação dos indivíduos dentro do ambiente urbano já irrompeu há tempos a questão da subjetividade. Goza-se de certa liberdade de escolha que faz com que as pessoas possam frequentar os mais variados lugares, independentemente de se sentirem pertencentes a eles ou não. A preocupação do ser humano em se mover dentro da cidade hoje não tem mais a ver com a noção de ocupar espaços intelectuais, mas, sim, em romper e ocupar os espaços físicos surgidos ao longo do tempo nas cidades.

De acordo com Souza (2009), o trânsito é um dos principais problemas urbanos de médias e grandes cidades. Ele representa a concretização da mobilidade da população urbana e a circulação de mercadorias e serviços. É um dos ambientes mais dinâmicos de nossa sociedade e do qual participa diariamente a maior parte da população. Desse modo, pode-se dizer que o trânsito surge quando a circulação em espaços restritos (as cidades) começou a gerar conflitos entre os veículos e estes com os pedestres, requerendo a intervenção do poder público para discipliná-la.

Uma vez que o poder público segue a orientação político-econômica de uma ordem global, é de se esperar que suas ações, em prol do ordenamento e planejamento do trânsito nas diversas cidades, obedeçam à lógica capitalista. As ações, como ficam visíveis em qualquer cidade brasileira e também em Manaus, são no sentido de privilegiar um tipo de meio de transporte, o automóvel particular, em detrimento de outros meios, como transporte público, bicicletas e até mesmo deslocamentos a pé. Em outras palavras podemos falar de uma ditadura de formas únicas ou monopólicas de mobilidade. A automobilidade viria ser,

portanto, a negação de outras modalidades de deslocamento viável e democrático na cidade. As ações do poder público, que privilegiariam esse “estado de coisas” urbano podem ser identificadas, também, através das obras de infra-estrutura do trânsito realizadas na cidade, onde a grande maioria envolve construções ou vias para o fluxo desses veículos. Paulo Henrique Martins, superintendente do Manaustrans, ao ser entrevistado, comentou acerca do ordenamento urbano e de política de trânsito na cidade,

“Enquanto a cidade não parar de crescer, é impossível você estabelecer qualquer tipo de estratégia de intervenção que resolva a questão do trânsito em 100%. Manaus ainda apresenta uma peculiaridade que, além de sua população estar em crescimento, é uma cidade que, por concentrar a maior parte da atividade econômica do estado, acaba atraindo uma grande quantidade de migrantes, sobretudo jovens, que demandam demais pelos diferentes meios de transporte, causando um fluxo intenso na cidade, mesmo fora dos horários de pico”. (Manaus, 15 junho 2014.)

De acordo com Vasconcelos *et al* (2011), a distribuição modal das viagens urbanas em municípios brasileiros com mais de 60 mil habitantes é a seguinte: trilhos 3%; motos 3%; bicicletas 3%; ônibus 26%; automóveis 27% e viagens a pé 38%. Ainda segundo esses autores, no Brasil, o ônibus responde por cerca de 90% das viagens urbanas realizadas por transporte coletivo, quando comparado ao metrô e aos trens, por exemplo. Acrescente-se a isso, no caso específico de Manaus, a negligência em torno da construção e manutenção de calçadas, as quais têm impacto direto sobre a mobilidade e acessibilidade urbana. Em entrevista realizada com o superintendente da SMTU, Pedro da Costa Carvalho, este nos disse que:

“60% dos deslocamentos hoje em dia em Manaus correspondem aos ônibus, ao transporte público, sendo que esse detém apenas 2,5% da frota total de veículos na cidade. Já os automóveis correspondem a 71% da frota, mas são responsáveis por apenas 12% dos deslocamentos. Temos a cultura do automóvel, você melhora o transporte, mas a pessoa não larga o automóvel, porque nasceu sob aquela cultura. São 5.000 veículos por mês, 60.000 por ano, sem que haja baixa e a malha viária não cresce no mesmo sentido. Qual é a opção? Fazer viaduto? Fazer rotatória?” (Manaus, 03 abril 2014)

Souza (2009) destaca, ainda, que o trânsito não possa ser visto apenas como um fenômeno de circulação. É também o locus de manifestação do status social das pessoas, de reprodução e agravamento das desigualdades sociais. Esse tipo de comportamento fica evidente em Manaus e é percebido também em outras cidades brasileiras. Ter o carro próprio, muitas vezes, é sinônimo de sucesso e de conquista pessoal. Não é levado em conta que esse tipo de veículo pode, sim, ser um facilitador para os deslocamentos efetuados pela cidade. Além disso, em Manaus, onde as ruas são sinuosas e apertadas, a clara opção por veículos

grandes, tracionados, não se justifica, a não ser pela ostentação e pela demonstração de força, já que, nessas vias, a opção deveria ser por carros menores, leves e mais ágeis, para facilitar o fluxo. O que leva a pensar Manaus como uma cidade de fazendeiros, pelo uso recorrente de 4 x 4.

No entanto esta imagem pode apresentar auto-percepções diversas, para alguns moradores de Manaus. Nesse sentido, quando um desses foi consultado, porque possuía mais de uma camionete 4 x 4, ainda depois de experimentar alguns prejuízos ao deixar seus veículos na rua (já que não tinha espaço para guardar na garagem da sua casa), respondeu com total normalidade que ele gostava de ir aos finais de semana pescar...

O próprio superintendente da SMTU, Pedro da Costa Carvalho, ao ser questionado em entrevista se a opção do carro em detrimento de outros veículos pela população manauara representava uma espécie de afirmação social, foi taxativo:

“Há uma resistência imensa da população para que se invista em transporte público. Na visão de quem usa o carro, o ônibus e os outros veículos utilizados no transporte público de passageiros só atrapalham o trânsito. É uma cultura do automóvel. Manaus tem um exército de automóveis nas ruas e mudar essa cultura, mudar esse hábito, é muito difícil”¹.

O último censo realizado pelo DETRAN em 2014 revelou que o Amazonas possui uma frota de aproximadamente 750 mil veículos, sendo que em Manaus circulam 685 mil. Ainda segundo o órgão, todos os anos há um acréscimo de 60 mil veículos nas ruas da capital, o que faz com que a frota dobre de tamanho a cada sete anos. Esse caráter individualista, onde o sujeito é incentivado a resolver os seus problemas de forma autônoma e privada é uma característica da sociedade capitalista contemporânea, que acaba se refletindo no trânsito. Quando alguém decide comprar um carro, tal atitude em si é uma opção particular, privada, que resolve o problema de forma individual. Porém, sendo o trânsito constituído num espaço público, onde o direito coletivo de ir e vir deveria se sobrepuser aos anseios particulares de chegar mais rápido ao local de destino, a opção pelo transporte individual acaba invertendo essa ordem e complicando ainda mais a vida de quem deseja se locomover na cidade¹.

¹ Esta citação, merece uma reflexão aparte, na qual possam ser abordadas algumas particularidades de Manaus dentro do conceito individualista - automatista de automobilidade. Em outras cidades do Estado do Amazonas, pode-se também falar de uma “ditadura das motos” ou da moto-mobilidade nas cidades de Tabatinga, Benjamin Constant e Tefé. Outras automobilidades absurdas num espaço de particular beleza cênica, ideais para as caminhadas, acontecem em municípios como São Gabriel da Cachoeira, a automobilidade promovida por uma minoria das instituições e agências governamentais e não-governamentais, no meio da maioria indígena.

O trânsito reflete também a aceleração que a vida moderna nos impõe. Atrás da promessa de se encurtar distâncias, as quais se tornam cada vez mais longas e demoradas de se percorrer devido ao tamanho das grandes cidades, e de proporcionar uma maneira rápida, confortável e eficiente de se locomover dentro do ambiente urbano, está implícita a ideia de um modo de vida cada vez mais racional, onde tudo é pensado em função do tempo, onde não se tem mais tempo para o tempo livre e, mesmo se tivermos, esse deve ser aproveitado de forma rápida, pois outros compromissos preenchem nossa agenda diária de obrigações. Nesse sentido, o trânsito é resultado de tudo o que julgamos de mais moderno em termos de tecnologia dos transportes. Nele, estão encarnadas as soluções para tudo aquilo que nossa vida corrida, suada, desconfortável, com falta de lazer, não nos permitiria ser vivida se não tivéssemos um carro para nos transportar. (ELIAS, 1984; GIDDENS, 1991)

Virilio (1995) também trabalha essa ideia da aceleração da vida, fazendo um paralelo entre velocidade e riqueza. Segundo este autor, a velocidade é um elemento constitutivo da vida política e social das nações. As sociedades sempre se constituíram em torno da riqueza, e esta sempre esteve envolvida em torno da aquisição de velocidades superiores, que permitiram o domínio dos povos, dos territórios e da produção. Nenhuma máquina inventada ao longo do tempo, fruto dessa riqueza, foi uma máquina para diminuir a velocidade. Desde a mecânica, a hidráulica e a eletrônica, todas geraram máquinas para acelerar os processos. A invenção do motor a explosão, por exemplo, peça fundamental dos automóveis de hoje, nasceram junto com a revolução industrial. Para Virilio, “a velocidade é o rosto oculto da riqueza”. Podemos pensar, com essa afirmação, não só o caso de Manaus, mas também de outras grandes metrópoles brasileiras, como é o caso de São Paulo e Brasília. Essas duas cidades, juntamente com Manaus, estão entre as dez mais ricas do país. São Paulo, como se sabe, é conhecida por ser a cidade que não pára que não dorme cujo ritmo de vida acelerado e os fluxos de informação, sempre girando em alta intensidade, contribuem para que esta seja a cidade mais rica da América Latina. Brasília, por sua vez, conhecida por ser uma cidade planejada, desde seu projeto inicial teve como meta a construção de largas e longas ruas e avenidas, com amplas faixas, para facilitar o fluxo de automóveis. Desde o início, portanto, uma clara opção por transportes automotivos, uma vez que a cidade viria a ser a capital federal, com inúmeros funcionários públicos, recebendo altos salários e, por isso, com condições materiais de sobra para se locomoverem de carro. Brasília é a terceira cidade mais rica do Brasil, segundo o IBGE (2015).

É interessante pensar, também, como o trânsito, em determinados momentos, assume características de uma entidade superior, uma entidade que não se vê, mas que está ali,

causando todos os males a todos nós que, “simplesmente” resolvemos colocar nossos carros nas ruas. O trânsito não é uma entidade a quem nós devemos culpar por não conseguirmos nos locomover na cidade. O trânsito é consequência da escolha feita por nós por uma maneira que privilegiasse os deslocamentos na cidade por meio de veículos automotores. A dependência a que nos submetemos em relação ao automóvel é tamanha que muitas tarefas, compromissos e encontros só se tornam possíveis sob a possibilidade de podermos nos transportar pela cidade com um automóvel. Caso contrário, a vida cessa.

É no trânsito onde toda raiva, toda violência, toda soberba e toda arrogância afloram. Segundo Da Matta (2010), a aura aristocrática da sociedade brasileira levou a um sistema de transporte individual. Fizemos uma ginástica para adotar o carro, copiando o modelo europeu, mas não nos preocupamos em ensinar os condutores a internalizar um sistema de normas para consigo próprios, para com seus veículos e, acima de tudo, para com seus companheiros em movimento. A violência nas ruas e no trânsito tornou-se mais palpável, na medida em que elegemos formas mais individualizadas e pessoais de circulação motorizada.

3.3 A imobilidade humana

Leroi -Gourhan (1965), em sua obra *O gesto e a palavra*, diz-nos que “o fato humano por excelência não é tanto a criação do utensílio, mas, talvez, a domesticação do tempo e do espaço, ou seja, a criação de um tempo e de um espaço humanos”. Ainda segundo o autor, foi no Paleolítico superior (10.000 a.C.) que o homem passou a assimilar fenômenos de inserção espaço-temporal nos seus dispositivos simbólicos, sendo que a linguagem foi o instrumento principal dessa nova maneira de se perceber enquanto tal. Essa abordagem corresponde a uma verdadeira apropriação do tempo e do espaço feita através de símbolos, nesse caso, o seu abrigo, que conduziu à domesticação do espaço e do tempo de forma controlada.

Dando um salto de alguns milhares de anos, Leroi - Gourhan (1965) aponta que é a partir do século XVIII que a integração espacial adquire um caráter confuso. Sob o efeito da industrialização, a humanização do espaço terrestre passa a produzir-se em um ritmo muito rápido. O universo natural é aprisionado nas malhas rodoviárias e ferroviárias, que determinam um modo de crescimento específico, comparado ao dos microrganismos ao invadirem um tecido. A cidade torna-se, então, uma aglomeração de edifícios utilitários, em que as diversas artérias são traçadas consoantes às suas necessidades. Assim, concretizam-se enormes espaços, humanizados de forma desumana, nos quais os indivíduos sofrem o duplo efeito da sua desintegração técnica e espacial (LEROI; GOURHAN, 1965).

Atualmente, a regra das grandes cidades é o trânsito contínuo, quer seja a pé ou por automóveis, bicicletas, ônibus e demais meios de transporte. Porém, o tempo ou distância de deslocamentos limitam o número de oportunidades às pessoas (ALBUQUERQUE, 2011). A densidade demográfica exerce forte influência sobre a acessibilidade e mobilidade da população urbana. Ela é função do número de habitantes por unidade de área e determina, em última instância, a extensão dos deslocamentos urbanos. Isto é: quanto menor a densidade, maior a dispersão, o custo e o tempo médio das viagens urbanas (SOUZA, 2009).

Segundo este mesmo autor, conceito de acessibilidade procura expressar a relação existente entre o uso do solo urbano e os diferentes modos de transporte a que a população tem acesso para vencer as distâncias entre os locais de origem e de destino. A localização dos imóveis dentro do espaço urbano e a estrutura viária influenciam fortemente nessa acessibilidade. Não é por acaso que, sempre que pode, o capital imobiliário interfere no traçado dos grandes eixos viários, de modo a aumentar a acessibilidade de áreas destinadas a novos empreendimentos. Haja vista, no caso específico de Manaus, a construção da Estrada da Ponta Negra e a Avenida do Turismo. Essas duas vias de fluxo rápido dão acesso a dois bairros relativamente novos em Manaus. Um é o bairro da Ponta Negra e o outro é o bairro do Tarumã. O primeiro vem sofrendo um processo de revitalização e expansão de sua orla (orla do Rio Negro), que culminou com a descaracterização original de sua paisagem, a fim de atender uma demanda estética dos novos moradores, além da retirada de inúmeros bares e comércios que, tradicionalmente, ocupavam aquele lugar. O resultado é a diminuição da cobertura verde daquele local e o surgimento de um padrão monoarquitetônico, já que, ali, a maioria dos empreendimentos imobiliários é de condomínios prediais de alto valor comercial. O bairro do Tarumã, por sua vez, teve seu espaço valorizado, justamente, por estar em uma das poucas áreas da cidade com grande cobertura vegetal nativa e pelo baixo valor comercial dos seus terrenos.

Por outro lado, a mobilidade diz respeito às condições das pessoas em se movimentar sobre o espaço urbano, utilizando os espaços e recursos disponíveis (e acessíveis) de circulação. Pode-se sustentar que a acessibilidade influencia, e até determina a mobilidade. Influencia porque pode tornar a tarefa de circular mais fácil ou mais difícil, e consumir maior ou menor tempo de viagem. Pode determinar, na medida em que, em função das condições de acessibilidade a mobilidade pode até ser anulada. Crianças, idosos e pessoas com dificuldades de locomoção podem deixar de realizar viagens, em função das condições a serem enfrentadas (SOUZA, 2009).

O acelerado processo de industrialização e urbanização do Brasil dos últimos sessenta anos deixou como herança, para este início de século, cidades com um tecido urbano marcadamente desigual: bolsões de pobreza em distantes periferias e bairros de classe média e alta em áreas de melhor centralidade urbana. Nesse sentido, o local de moradia na cidade exerce forte influência sobre as oportunidades de realizações pessoais e profissionais das pessoas. Segundo Villaça (2007), as localizações são definidas pelas condições e possibilidades de acesso de cada indivíduo aos recursos do espaço urbano. Como consequência desse modelo de desenvolvimento urbano e de distribuição de renda, a população de menor poder aquisitivo tem uma absurda dependência dos meios de transporte público e um precioso tempo dedicado às viagens, impactando diretamente na sua qualificação profissional. Essas condições e possibilidades são, por sua vez, determinadas pela organização social e pelos meios de transporte.

Outro aspecto relevante que interfere diretamente nos deslocamentos feitos diariamente em todas as cidades é a opção feita pelo tipo de meio de transporte a ser utilizado. Conforme Souza (2001), o automóvel é o meio de transporte que, paradoxalmente, apresenta a maior quantidade de vantagens e os piores resultados, quando comparado com os outros modos para condução de passageiros urbanos. E, de acordo com Ferraz e Torres (2001), o automóvel é o meio de transporte que detém a preferência da maior parte da população urbana. Esta preferência advém do fato de que os usuários de automóvel desfrutam das maiores vantagens que um meio de transporte pode proporcionar. Soma-se a estas o *status* que muitos veículos conferem a seus proprietários em função do luxo que ostentam. Por outro lado, as desvantagens decorrentes de seu uso (notadamente a poluição ambiental e os congestionamentos) são assumidas por toda a sociedade.

Não obstante, no caso específico de Manaus, o transporte público não tem conseguido atender à demanda da população com qualidade adequada, além de os investimentos públicos feitos na expansão e adequação do sistema viário não serem suficientes para resolver os problemas de fluidez no trânsito, cada vez mais comum na cidade. Como consequência disso, percebe-se um aumento gradual no número de veículos particulares utilizados para os deslocamentos na cidade, e, na mesma proporção o aumento do tempo gasto para realizar tais deslocamentos (SOUZA; LEITE, 2012).

4 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Não é difícil perceber que Manaus seguiu um modelo de desenvolvimento de cidade que foi proposto durante a década de 1960 para todo o país, e que, por conta disso, encontra-se hoje numa situação de difícil administração. A falta de planejamento e investimentos ao longo de todo esse tempo foi dando forma à cidade que se encontra, atualmente, dessa maneira, cheia de problemas estruturais de difícil solução.

Não podemos nos furtar a uma discussão e a uma análise sobre o contexto econômico, o qual tem influência direta no modelo de cidades e, no caso de Manaus, de metrópoles que estamos criando. A vida em metrópoles e em grandes centros só é possível assim, com um grande contingente de pessoas, para atender a uma demanda econômica, que sirva de força de trabalho para o desenvolvimento do capitalismo. Tudo isso implica em moradia para essas pessoas, meios de transporte, infraestrutura digna e adequada e possibilidade de acesso e mobilidade ao que a cidade oferece. As consequências vêm no pacote.

A cidade não pára de crescer em número e em tamanho e a tendência é que os problemas relacionados à expansão geográfica e demográfica agravem ainda as condições de sua infra estrutura e impactem, de maneira mais contundente, o trânsito e a mobilidade de seus cidadãos. Nesse sentido, as políticas públicas, o trânsito e a mobilidade humana não podem ser pensados de forma separada. É preciso se estabelecer um novo horizonte, uma nova forma de executar as políticas públicas para que, de fato, a vida na cidade seja mais branda, amena e agradável. É preciso ter direito à cidade.

Temos consciência de que, falar da infra-estrutura de Manaus parece ser redundante e, às vezes, repetitivo, mas, como cidadãos (ou seja, aqueles que vivem na cidade) tornam-se quase uma obrigação chamar atenção para aquilo que desfavorece o convívio na cidade. Pode-se dizer que este trabalho é mais um exercício de cidadania, no contexto grego da palavra, numa busca pelos direitos e deveres daqueles que fazem a cidade.

Finalmente, pensar a cidade é pensar várias formas de estar nela e, em consequência, de se movimentar dentro dela. A cidade, conceitualmente, não é uma barricada, mas pode se converter numa armadilha, se a automobilidade presume ser a única forma de itinerância viária.

REFERÊNCIAS

- ALMEIDA, A. W. B. A nova “fisionomia” étnica das cidades amazônicas. In: **Terra urbana e territórios na Pan-Amazônia**. III Fórum Amazônico, Ciudad Guayana (Venezuela).
- ACEVEDO, R.; WAGNER, Alfredo. (Orgs.) Manaus: Projeto Nova Cartografia Social da Amazônia. 2009.
- ALBUQUERQUE, H. C. Política pública de (in) acessibilidade em Manaus. **Hiléia**, v.16. 2011.
- BARTOLI, E. Mercantilização da natureza, loteamentos fechados e apropriação da terra urbana na cidade de Manaus. In: OLIVEIRA, José Aldemir. **Espaços urbanos na Amazônia: visões geográficas**. Manaus: Valer. 2011.
- BASINI, J. L. **sobremodernidad en el Amazonas. Manaus: eclosión de espacios y velocidades**. II Congreso Internacional de Estudios Socioespaciales. El territorio como “demo”: *demo(a)gráficas*, *demo (a) cracias*, y *epi- demias*. Sevilla: Universidad Internacional de Andalucía, 2010.
- BECKER, B; Revisão das políticas de ocupação da Amazônia: é possível identificar modelos para projetar cenários? In: BECKER, Bertha. **Modelos e cenários para a Amazônia: o papel da ciência**. Parcerias Estratégicas, 2001.
- BROWDER, J. O; GODFREY, J. B. **Cidades da Floresta: Urbanização, Desenvolvimento, e Globalização na Amazônia Brasileira**. Manaus: EDUA. 2006.
- Da MATTA, R. **Fé em Deus e pé na tábua: ou como e por que o trânsito enlouquece no Brasil**. Rio de Janeiro: Rocco. 2010.
- DETRAN/AM. **Departamento de Trânsito do Amazonas**. Disponível em: www.detran.am.gov.br. Acesso em 20 de dezembro de 2014.
- ELIAS, N. **Sobre o tempo**. São Paulo: Zahar, 1984.
- FERRAZ, A. C. P.; TORRES, I. G. E. **Transporte público urbano**. São Carlos: RiMa, 2001.
- GIDDENS, A. **As conseqüências da modernidade**. São Paulo: Unesp, 1991.
- HARVEY, D. **Espaços do capital: por uma geografia crítica**. Madrid: Akal, 2001.
- IBGE. **Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística**. Disponível em: www.ibge.gov.br. Acesso em 30 de Outubro de 2015.
- LEFEBVRE, H. **O direito à cidade**. São Paulo: Moraes. 1991
- LEROI-GOURHAN, A. **O gesto e a palavra**. 2. Memória e ritmos. Lisboa: Edições 70. 1965.

MELO, L. F.; PINTO, R. F. O migrante rural e a reconstrução da identidade do imaginário na cidade. In: OLIVEIRA, José Aldemir; ALECRIM, José Duarte; GASNIER, Thierry Ray Jehlen. **Cidade de Manaus: visões interdisciplinares**. Manaus: EDUA. 2003.

PARK, R. E. A cidade: sugestões para a investigação do comportamento humano no meio urbano. In: VELHO, Otávio Guilherme. **O fenômeno urbano**. 4ed. Rio de Janeiro: Guanabara. 1987.

SANTOS, M. **O espaço dividido**. São Paulo: EDUSP, 2002.

SANTOS, T.V. **Dinâmicas urbanas e expressões metropolitanas na Amazônia brasileira: Perspectivas de desenvolvimento com base nas regiões metropolitanas de Belém, Manaus e São Luís**. I Seminário de Desenvolvimento Regional, Estado e Sociedade. Rio de Janeiro, 2012.

SILVA, M. P. S. C. **Aqui é melhor do que lá: representação social da vida urbana das populações migrantes e seus impactos socioambientais em Manaus**. Manaus: EDUA. 2009.

SOUZA, G. A. **Estudo da acessibilidade do transporte coletivo de Manaus utilizando um Sistema de Informação Geográfica**. Dissertação (Mestrado), Universidade Estadual Paulista, Rio Claro, SP, Brasil. 2001.

_____. **Espacialidade urbana, circulação e acidentes de Trânsito: o caso de Manaus – AM (2000 a 2006)**. Tese de Doutorado. Universidade Federal do Rio de Janeiro. Rio de Janeiro. 2009.

SOUZA, G.; LEITE, A. Análise da variação do tempo dedicado às viagens urbanas da população de Manaus, AM, em Função do Modo de Transporte Utilizado. **Revista de Geografia e Ordenamento do Território**, v.1, n.85, p.85-102. 2012.

VASCONCELOS, E. A. **Transporte, espaço e equidade – análises das políticas públicas**. São Paulo: NetPress. 1998.

VILLAÇA, F. **Espaço intra-urbano no Brasil**. 2ed. São Paulo: Studio Nobel, 2007.

VIRILIO, P. Dromologia: la lógica de la carrera. **Letras Internacionais**, v.39, p. 34-40. 1995.

WACQUANT, L. A estigmatização territorial na idade da marginalidade avançada. In: WACQUANT, L. **Parias urbains: ghetto, banlieues, État**. Paris: La Decouvert. 2006.

Como Referenciar este Artigo, conforme ABNT:

RODRIGUEZ, J. E. B; SILVA, R. C. M. Aceleração e Deslocamentos Urbanos no Amazonas Contemporâneo: O Regime da Automobilidade em Manaus. **Rev. FSA**, Teresina, v.13, n.3, art.4, p. 76-93, mai./jun. 2016.

Contribuição dos Autores	J. E. B. Rodriguez	R. C. M. Silva
1) concepção e planejamento.	X	X
2) análise e interpretação dos dados.		X
3) elaboração do rascunho ou na revisão crítica do conteúdo.	X	X
4) participação na aprovação da versão final do manuscrito.	X	X